TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA, 5 lipca 1934 r. | NR. 18

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zł, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

WYTYCZNE PRACY NA MORZU

Uroczystości, które odbyły się w Gdyni w dniach 29 czerwca i 1 lipca, dały, jak w latach ubiegłych, sposobność do ponownego podkreślenia przez czynniki, kierujące nawą państwową, stosunku ich do zagadnień polskiej polityki morskiej i potwierdzenia tych stale niezmiennych zasad, na jakich ona się opiera.

Fakt przybycia do Gdyni na zlot młodzieży w dniu 1 lipca Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i wzięcie przez Niego udziału w całym programie obchodów dnia tego, świadczy chyba najdobitniej o tem, jakie miejsce w polskiem życiu państwowem wybrzeże polskie i Gdynia zajmują. Hasło popularne „frontem do morza", propagowane z takim uporem i natężeniem, nabiera swej życiowej mocy jeszcze i z tego względu, że pokrywa się ono z apelem nietylko do pracy nad wyrobieniem określonych pojęć w mentalności społeczeństwa polskiego, i to pojęć wyraźnie skrystalizowanych w kierunku zrozumienia zasad podstawowych polityki morskiej, lecz w większym jeszcze stopniu do pracy żmudnej dnia codziennego nad wykorzystaniem możliwości czysto praktycznych, jakie posiadanie własnego dostępu do morza i własnego suwerennego portu daje.

Ten właśnie punkt widzenia uwypuklony został w mowie, wygłoszonej przez Ministra Przemysłu i Handlu p. Henryka Floyara Rajchmana, w trakcie uroczystości u stóp Kamiennej Góry na kilka chwil przed ślubowaniem na wierność morzu tysiącznej rzeszy młodzieży, przybyłej ze wszystkich krańców Rzeczypospolitej.

P. Minister Floyar Rajchman na wstępie swej mowy podkreślił, że święto 1 lipca nie było tylko „świętem zasług czy dzieł dokonanych, lecz przedewszystkiem *świętem obowiązku i pracy na przyszłość*". W tych słowach zawarty jest program ogólny, który od lat przyświecał i nadal przyświeca obecnym rządom Rzeczypospolitej i całemu społeczeństwu polskiemu. Niczemu innemu jak poczuciom obowiązku i pracy zawdzięczać przecie należy, że, pomimo kryzysu lat ostatnich, rozwój naszego handlu zamorskiego i rozbudowa aparatu portowego poczyniła dalsze olbrzymie postępy i że tylko skoordynowanie wspólnych wysiłków dało, tak poważne wyniki, jakich wszyscy świadkami jesteśmy.

W dalszym ciągu swej mowy P. Minister Rajchman uwypuklił również konkretne wytyczne tej pracy na przyszłość, wykazując, że ciąży na nas „niedostateczna umiejętność handlowa i wciąż jeszcze niewystarczający aparat finansowy, niezbędny dla zamorskich obrotów towarowych". Wskazał też mówca dalej na konieczność wiązania się z Gdynią polskiego kupca, przemysłowca, finansisty, rolnika i armatora. Mają oni wszyscy szukać „swej przyszłości na morzu, gdzie zdobycze nie są łatwe, lecz dają pole do zasług i pożytku". Stwierdził również Pan Minister fakt, że „w walce z kryzysem udział Gdyni jest niezaprzeczalny" i że „wszyscy w Polsce posługiwać się będą Gdynią, jako narzędziem swej zwycięskiej walki o pracę i dobrobyt".

Skonstatowanie roli Gdyni w walce z kryzysem, jest tem ważniejsze, że właśnie przez port gdyński idą drogi naszej ekspansji gospodarczej i drogi pionierskiej walki o nowe rynki dla eksportu wytwórczości polskiej. Zadania z tem wiążące się są tembardziej poważne, że ogólne tendencje wymiany handlowej na rynkach międzynarodowych podlegają wciąż nowym przeobrażeniom, zmierzając po porzuce-

niu dawnych zasad handlu wolnego poprzez protekcjonizm do zasad kontyngentowania i kompensacji.

Gdynia pod tym względem predystonowana jest do roli czujnego obserwatora, a dalej informatora zaplecza o wszystkich tych przemianach na rynkach obcych, które niemal codziennie zachodzą i dostosowanie się do których stanowi o powodzeniu polskiej ekspansji gospodarczej.

Pan Minister Rajchman nie pominął w swej mowie i innego ważnego czynnika w naszej ekspansji zamorskiej, a mianowicie roli, jaką ma do spełnienia drugi port polskiego obszaru celnego — Gdańsk.

Wobec ożywionych pertraktacyj tygodni ostatnich, zmierzających do ostatecznego ustalenia podstaw współpracy W. M. Gdańska z zapleczem polskiem, słowa P. Ministra o roli obu portów w życiu gospodarczem Polski, jakie „dało im przeznaczenie, rodzące się z życia i historji“ nabierają szczególnej wagi“.

Reasumując uwagi powyższe pragnęlibyśmy podkreślić tę znamienną okoliczność, że pierwsze wystąpienie Pana Ministra Floyara Rajchmana na terenie Gdyni po objęciu przez niego swego nowego stanowiska, przypadło właśnie na dzień zlotu młodzieży nad brzegi wybrzeża polskiego i że wygłoszona przez niego mowa nosi wyraźne znamiona programowego patrzenia w przyszłość.

Gdynia w kompleksie najważniejszych zagadnień gospodarczych Polski odgrywa rolę pierwszorzędną; rola ta tembardziej się uwydatniała, że zawsze dotąd była związana z zadaniami, nakreślonemi wyraźnie do wykonania na przyszłość i zawierającemi wszelkie cechy najżywotniejszych dążeń do ugruntowania i rozwinięcia samodzielności w dziedzinie gospodarczej.

W mowie Pana Ministra Rajchmana momenty te uwypuklone zostały z całą dobitnością. *L. G.*



PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ W GDYNI.

W dniu 30 czerwca przybył do Gdyni Pan Prezydent Rzeczypospolitej i w dniu 1. bm. raczył wziąć udział w uroczystościach zlotu młodzieży z okazji Święta Morza.

PRZYJAZD P. MINISTRA PRZEMYSŁU I HANDLU.

Dnia 1 lipca br. przyjechał do Gdyni Minister Przemysłu i Handlu p. Henryk Floyar Rajchman z małżonką w towarzystwie dyrektora Gabinetu Ministra p. Konrada Patka, radcy J. Barańskiego oraz sekretarza osobistego p. Welcza. P. Minister wziął oficjalny udział w uroczystościach Ogólno - Polskiego Zlotu Młodzieży w Gdyni, jako reprezentant Rządu, następnie po południu dokonał dekoracji odznaczonych Krzyżem Zasługi oficerów i marynarzy na statku „Kościuszko“. Po dekoracji P. Minister wraz z towarzyszącemi mu osobami odbył inspekcję portu, zapoznając się z jego stanem budowlanym oraz urządzeniami przeładunkowemi. Bliższych wyjaśnień udzielał dyrektor Departamentu Morskiego p. L. Możdżeński oraz dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. St. Łęgowski. Wieczorem P. Minister wraz z otoczeniem odjechał do Warszawy.

OBRÓT TOWARÓW PORTU GDYŃSKIEGO ZA I PÓŁROCZE 1934 R.

Ogólny obrót towarów za I półrocze 1934 r. wynosił 3.385.103 t. Za ten sam okres czasu roku ubiegłego, ogólny obrót towarów wynosił 2.206.677 t. Jak z powyższego wynika, obroty towarowe w porównaniu z rokiem ubiegłym wzrosły dość znacznie, a mianowicie o 1.178.426 ton.

OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W CZERWCU 1934 R.

Według prowizorycznych obliczeń Urzędu Morskiego, obroty towarowe portu gdyńskiego za miesiąc czerwiec przedstawiają się następująco: Ogólny obrót zamorski łącznie z obrotem przybrzeżnym wyniósł 565.153 ton (w maju 623.178,4 ton), z czego na obrót zamorski przypada 550.045 t. (w maju 617.600 ton). Z cyfry tej na przywóz zamorski przypada 72.451 t. (w maju 93.119,8 ton), a na wywóz 477,594 t. (w maju 526.480,5 t.) Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem oraz wnętrzem kraju wyniósł 15.108 t. (w maju 12.578,1 t.).

Obrót niektórych towarów w miesiącu sprawozdawczym przedstawiał się następująco:

P r z y w ó z :

Ryż	8.129
nasiona oleiste	4.714

owoce świeże	1.845
owoce surowe	72
rudy różne	4.434
tłuszcze zwierzęce	1.033
tłuszcze roślinne	258
żużle Thomasa	3.702
skóry	1.867
wełna	922
bawełna	5.220
juta	941
kauczuk	629
papier	599
metale różne	302
złom	21.950
miedź	738

W y w ó z :

Bekony	1.870
jaja	1.648
węgiel	386.834
bunkier	18.373
koks	12.530
cukier	15.101
makuchy	841
nawozy azotowe	3.048
deski i łaty	23.812
wyroby z drzewa	1.115
papier	1.071
wyroby żelazne i stal.	1.645
szyny kolejowe	1.801

W porównaniu do miesiąca czerwca 1933 roku, ogólne obroty towarowe za ten sam miesiąc w roku bieżącym wzrosły o 90.261 ton.

Szczegółową analizę obrotów towarów podamy w następnym numerze.

RUCH STATKÓW ZA MIESIĄC CZERWIEC 1934 R.

W przeciągu miesiąca czerwca br. przyszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 712 statków o łącznej pojemności 633.353 t. r. n., z czego przyszło 339 statków o pojemn. 309.222 t. r. n., a wyszło 363 statków o pojemn. 324.131 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	t. r. n.	statków
1) Szwecja	136.952	208
2) Polska	79.630	80
3) Anglja	71.797	48
4) Danja	69.109	93
5) Niemcy	58.361	107
6) Norwegja	46.738	51
7) Włochy	43.518	15
8) Stany Zj. A. P.	40.736	13
9) Finlandja	40.553	31
10) Estonja	12.807	19
11) Holandja	11.423	20
12) W. M. Gdańsk	8.358	11
13) Grecja	5.531	2
14) Jugosławja	3.714	1
15) Łotwa	1.384	4
16) Litwa	1.040	4
17) Czechosłowacja	884	4
18) Francja	796	1

Pierwsze miejsce w ruchu statków zajęła bandera szwedzka, 2 polska, 3 angielska, 4 duńska, 5 niemiecka.

W porównaniu z ubiegłym miesiącem bandera polska wysunęła się na drugie miejsce, natomiast bandera niemiecka spadła na 5-te miejsce.

Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w czerwcu wyniósł 886 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie wynosiła 39, a średni postój statku wyniósł 66,2 godz.

POSIEDZENIE IZBOWEJ KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 21 czerwca br. odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni pod przewodnictwem p. Dyrektora J. Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

W obradach uczestniczyli członkowie Komisji: Wiceprezesi Izby pp.: Inż. Wł. Rawicz-Szczerbo i L. Byczkowski, dyrektor Kollat, dyrektor Mucha, zaproszony na Komisję sekretarz Związku Armatorów Dr. Bierowski, Wicedyrektor Izby J. Kawczyński oraz referenci Izby pp.: J. Kunert i J. Grzywacz.

W czasie obrad poruszono między innemi następujące sprawy: organizację dalszych prac w sprawie administracji portu, zagadnienie opłat portowych dla małych statków, sprawę premjowania artykułów, dostarczanych na okręty przez firmy shipchandlerskie.

Komisja uznała za wskazane popieranie handlu shipchandlerskiego, ze względu na korzyści płynące z tego handlu dla państwa i portu, oraz zwalczanie nieuczciwej konkurencji przez zwrócenie się do Związku Maklerów o wydanie specjalnego przewodnika dla kapitanów okrętów, wraz ze spisem firm shipchandlerskich oraz polecanych źródeł zakupu w mieście.

Dla orjentacji sfer zainteresowanych będą wywieszone w porcie listy zaprzysiężonych rzeczoznawców portowych w języku polskim i angielskim.

W dyskusji nad projektem izbowym o wprowadzenie skrzyń zbiorczych (containers) dla przewozu drobnicy, Komisja stwierdziła, iż wielkie korzyści, jakie mogą być osiągnięte przy przewozie i przeładunku towarów związane są z kosztownemi inwestycjami, które mogą poczynić tylko Koleje Państwowe.

Na zakończenie Komisja zwróciła uwagę na konieczność przestrzegania w Gdyni warunków sprzedaży fob, ustalonych przez Międzynarodową Izbę Handlową, celem niedopuszczenia do zakorzenienia się pewnych uzansów, odbiegających od powyższych warunków.

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO ZA CZERWIEC 1934 R.

Można było zauważyć również i w czerwcu ożywienie na rynku frachtowym. Stawki frachtowe doznały dalszej nieznacznej poprawy. Należy przypuszczać, że rynek frachtowy przez całe lato będzie dość mocny, szczególnie po przyłączeniu się skandynawskich, łotewskich i częściowo niemieckich armatorów do poolu „Norrwoodco".

Anglja. Zostały zafrachtowane znowu większe ilości statków do wschodnich i do zachodnich wybrzeży Anglji. Z Gdańska były zafrachtowane następujące statki:

1 niemiecki 600 std. pod ładunek mieszany drzewa Gdańsk/Hull, 1 niemiecki 800 std. pod ładunek mieszany drzewa Gdańsk/London, SCD, 1 niemiecki 800 std. pod ładunek ca 800 std. drzewa Gdańsk/Londyn SCD i do drugiego portu wyładowania na Tamizie, 1 duński 1000 std. Gdańsk/Londyn SCD, 1 niemiecki 600 std. Gdańsk/Hull V. D., 1 szwedzki 450 std. Gdańsk/Great Yarmouth, 1 niemiecki 430 std. Gdańsk/Londyn SCD i do Riverberth, 1 niemiecki 630 std. Gdańsk/Londyn SCD i do Riverberth, 1 niemiecki 250 std. Gdańsk/Sharpness.

Statki do Anglji było bardzo trudno dostać o ile nie były frachtowane na fracht lumpsum. Płacono następujące stawki:

Londyn SCD, DBB sh. 30/6 bis 31/- Baltwood net, tarcica sh. 40/- Baltwood net, nietarte drzewo sh. 45/- Baltwood net.

Hull DBB sh. 34/- Baltwood gross.

Yarmouth sh. 34/- z klauzulą Yarmouth.

Sharpness sh. 47/6.

Z Gdyni były frachtowane następujące statki, z których m. in.:

1 gdański 550 std. do Wisbech Town,

1 duński 1000 std. do Hull V. D. i Alexandra Dock,

1 duński 650 std. do Londynu SCD,

1 łotewski 300 std. do Londynu River,

1 niem. 500 std. do Southampton i in.

Stawki frachtowe z Gdyni znacznie zwyżkowały. Godnem uwagi jest zafrachtowanie dwóch statków po 3.400 ton pod ładunki cukru z Gdyni do Hull. Prócz tego były zafrachtowane liczne statki mniejszej pojemności od 500 — 1000 ton z Gdańska do różnych portów wschodniego i zachodniego wybrzeża Anglji pod pszenicę i mąkę. Stawki były również stosunkowo wyższe niż przy ostatnich zafrachtowaniach.

Holandja. Ruch do portów holenderskich jest z powodu małego przywozu drzewa niezmieniony w odniesieniu do ilości, jednakże stawki frachtowe są także mocniejsze i dla partyj DBB, przeznaczonych do Rotterdamu płacono do fl. 13,50 za std.

Pojawiły się teraz ładunki pszenicy z niemieckich kontyngentów i cały szereg statków został zafrachtowany zarówno do portów holenderskich jak i niemieckich portów Morza Północnego. Ogólną ilość kontyngentowanej pszenicy podają na 30/40.000 ton.

Belgja. Z początkiem czerwca pojawiły się znowu większe ładunki żyta z Gdańska do Antwerpji dla pokrycia zapotrzebowań terminowych, przyczem zostały zafrachtowane 3 statki duńskie po 3.000 ton po stawce 3/9 za tonę. Zaoferowanie ładunków do Belgji było pozatem stosunkowo małe, jednakże statki linij regularnych znalazły ładunek, jakkolwiek nie mogły go otrzymać statki outsiderów. Stawki frachtowe nieco zwyżkowały i obecnie płaci się:

za DBB sh. 20/- do 21/- w złocie za std.,
za tarcicę sh. 6/6 w złocie za cbm.,
za nietarte drzewo sh. 7/- w złocie za cbm.,
za zboże sh. 4/- w złocie za tonę.

Francja. W ruchu do Francji nie stwierdza się żadnej zmiany. Nieliczne ładunki drzewa i drobnicy zabierają statki linij regularnych.

Danja. Podaż statków żaglowych zmalała, specjalnie przy końcu czerwca, ponieważ stawki frachtowe na zboże do Danji nie wzrosły w tym stopniu, jak stawki na drzewo ze Skandynawji. Na skutek tego duża część żaglowców udała się do Szwecji, Finlandji i państw bałtyckich po ładunki drzewa.

Wskutek tej zmiany stawki frachtowe na zboże do Danji lekko zwyżkowały i przy końcu miesiąca notowano RM. 4,75 za tonę przy partjach zboża, ładowanych luzem do jednego portu duńskiego nie dalej na północ niż Aarhus.

PRACE PRZEŁADUNKOWE W MAGAZYNACH URZĘDU MORSKIEGO.

Od dnia 1 lipca na podstawie specjalnej umowy oddane zostały firmie „Usco" prace przeładunkowe w magazynach Urzędu Morskiego, znajdujące się w jego bezpośredniej administracji. Wspomniana umowa nie obejmuje jedynie tych części magazynów, które posiadają regularne linje okrętowe. W ten sposób praca przeładunkowa w magazynach portowych została znormalizowana i temsamem usprawniona.

NOWE PRZEDSIĘBIORSTWO PORTOWE.

Dnia 2 lipca zawarta została nowa umowa z firmą „Port Drzewny S. A." w Gdyni, na podstawie której w bieżącym roku wybudowane zostaną nowe pirsy przeładunkowe, oraz nabrzeże w kanale przemysłowym, przez które odbywać się będzie przeładunek drzewa na statki. Wykończenia powyższych inwestycyj należy się spodziewać w listopadzie br. Wspomniana firma zajmować się będzie przeładunkiem i eksportem drzewa.

TARYFA SZTAUERSKA (CURRENT RATE) DLA PORTU GDYNIA.

Ważna od 1. 7. 1934 r. *Wszystko za 1 tonę — 1000 kg*

	Załadunek zł.:	Wyładunek zł.:
Drobnica zwykła	2,15	2,00
„ przestrzenna, trująca, brudna	3,25	2,90
Celuloza w prasowanych belach	2,30	2,00
Bawełna „ „	2,25	2,25
Quebrache Extract w belach	2,20	2,20
Cynk w płytach	2,10	1,80
Ładunki całookrętowe.		
Trymowanie węgla — statki samotrymujące się	0,45	
„ łatwotrymujące się	0,55	
„ ciężkotrymujące się	0,70	
za każdy międzypokład dodatku 0,10 zł z tem, że podwyższona stawka płatna jest za całą ładownię z międzypokładami.		
Koks — jak węgiel i 50 proc. dodatku		
Złom żelazny	—	2,50
Surowe żelazo	2,10	1,80
Rury do 8 cali	1,80	
„ od 8 — 12 cali	2,20	
„ ponad 12 cali według indywidualnej umowy.		
Blachy, drut oraz żelazo fasonowe we wszelkich postaciach	2,00	
Szyny kolejowe:		
a) przy statkach kategorji A: luki długości nie mniej niż 10 m, bez międzypokładów i podpórek (sztuc) o płaskiem dnie luki	1,80	
b) przy statkach kategorji B: luki krótsze niż 10 m, wzgl. jeden lub dwa międzypokłady, wzgl. luki o niedogodnem do ładowania dnie	2,00	
c) przy statkach kategorji C: jeden lub więcej międzypokładów oraz podpórki	2,30	
Cement w beczkach i workach*)	1,45	1,45
Fosforyty w kawałkach (Florida)*)	—	**)
„ luźne	—	**)
Żużle Thomasa w workach*)	1,50	1,40
Fosfaty, amoniak i saletra w workach*)	1,50	1,40
Związki azotowe w workach*)	1,50	1,40
Ruda i krzemień drobnoziarniste z winczą	—	**)
„ „ gruboziarniste z winczą	—	**)
„ „ drobnoziarniste z kranem	—	**)
„ „ gruboziarniste z kranem	—	**)
Cukier w workach*)	1,45	1,45
Strączkowe w workach*)	1,60	1,70
„ workami lub taczkami	—	1,60
Nasiona oleiste w workach*)	2,00	2,00
„ „ workami lub taczkami	—	1,85
Ziemniaki w workach*)	2,20	2,10
„ luzem	2,20	1,80
Cebula w workach*)	2,50	—
Wytłoki buraczane w workach	2,90	2,90
Śledzie całe beczki	0,30	0,16
„ pół „	0,23	0,14
Ryż	1,80	1,80
Kamienie brukowe	1,45	
Sól luzem	0,55	
„ w workach*)	1,45	

Na rudę, fosforyty i piryty, obowiązują stawki dotychczasowe, wynoszące za wyładunek:

Fosforyty, o ile nie wyładowane chwytaczami	1,80 zł za 1000 kg
Piryty miałkie	1,80 zł za 1000 kg
Piryty grube	2,00 zł za 1000 kg

*) O ile w workach w partjach powyżej 1000 ton 10 proc. zniżki. To samo dotyczy wszystkich innych towarów workowanych, z wyjątkiem ryżu.

**) Stawka na fosforyty, piryty i rudy nie została uzgodniona między zainteresowanemi organizacjami. Aż do uzgodnienia obowiązują dotychczasowe stawki w wysokości: fosforyty, o ile nie wyładowane chwytaczami — 1,80 zł (załadunek), piryty miałkie — 1,80 zł, piryty grube — 2,00 zł (załadunek).

WIZYTA WOJENNYCH OKRĘTÓW HOLENDERSKICH W GDYNI.

Dnia 27 czerwca br. o godz. 8 m. 30 przyszedł do portu gdyńskiego kontrtorpedowiec holenderski „Evertson“ oraz łódź podwodna „K. 17“. Bezpośrednio przed wejściem do portu wyjechało na redę 2 oficerów polskiej marynarki wojennej, którzy spotykali okręty holenderskie, poczem kontrtorpedowiec „Evertson“ oddał salut narodowy, złożony z 21 strzałów, na który odpowiadał O. R. P. „Bałtyk“ tą samą ilością strzałów. Następnie kontrtorpedowiec holenderski oddał salut flagi kontradmirała, złożony z 13 strzałów, na który również odpowiedział O. R. P. „Bałtyk“ strzał za strzał. Po oddaniu salutów okręty holenderskie weszły do portu w asyście holownika Marynarki Wojennej „Lech“ oraz motorówki i stanęły przy nabrzeżu Wilsonowskiem obok przystani „Żeglugi Polskiej“.

Po przycumowaniu okrętów dowódca kontrtorpedowca holenderskiego złożył wizyty dowódcy floty kontradmirałowi J. Unrugowi, komisarzowi Rządu mgr. Fr. Sokołowi i dyrektorowi Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiemu, poczem wymienieni rewizytowali kolejno dowódcę kontrtorpedowca.

Pobyt okrętów holenderskich w porcie gdyńskim trwał do 2 lipca, przyczem goście holenderscy mieli możność wziąć udział w uroczystościach, związanych ze Świętem Morza. Publiczność polska mogła ze swej strony zwiedzać kontrtorpedowiec holenderski.

WIADOMOŚCI MORSKIE

TONAŻ, REPREZENTOWANY W BAŁTYCKIEJ I MIĘDZYNARODOWEJ KONFERENCJI MORSKIEJ.

Ogólny tonaż statków reprezentowanych w Bałtyckiej i Międzynarodowej Konferencji Morskiej (The Baltic and International Maritime Conference) wynosi obecnie 9.618.408 ton rejestrowych brutto (w roku 1933 — 10.393.548 t. r. b.) i dzieli się pomiędzy poszczególne kraje w sposób następujący:

Kraje	Tonaż Bałtyku i Morza Białego liczba jednostek	T. R. B.	Tonaż ogólny liczba jednostek	T. R. B.
Niemcy	155	243.833	447	2.064.062
Norwegja	102	190.282	592	1.319.887
W. Brytanja	62	130.368	374	1.185.218
Holandja	55	163.234	240	904.182
Włochy	—	—	96	848.388
Szwecja	245	377.870	340	782.621
Danja	241	380.030	368	761.616
Stany Zjedn.	6	36.033	79	477.286
Francja	1	3.105	147	446.860
Belgja	1	1.980	89	364.307
Hiszpanja	—	—	55	170.543
Finlandja	55	85.831	57	86.003
Łotwa	19	48.244	21	54.774
Islandja	3	15.204	13	53.922
Polska	18	28.067	19	30.346
Estonja	15	26.128	15	26.128
Węgry	3	8.370	5	15.182
Jugosławja	—	—	4	15.070
Rumunja	—	—	2	7.982
Litwa	3	3.010	3	3.010
W. M. Gdańsk	1	1.021	1	1.021
Razem	985	1.742.610	2.767	9.618.408

OBROTY TOWARÓW W HAMBURGU, BREMIE, AMSTERDANIE, ROTTERDAMIE I ANTWERPJI W I KWARTALE B. R.

Scandinavian Shipping Gazette podaje następujące interesujące dane o ruchu przeładunków w 5 portach Morza Północnego za I. kwartał roku bieżącego w zestawieniu za te same obroty lat 1930 — 1933. Z przytoczonych danych wynika, że we wszystkich tych portach ilość przeładunków wykazała wyraźną tendencję zwyżkową, co ze swej strony może świadczyć o polepszeniu sytuacji w międzynarodowej wymianie handlowej, wszystkie te bowiem 5 portów zaliczyć należy nietylko za porty przeładunków towarów, lecz również w znacznej mierze za wielkie centra handlowej wymiany towarów.

		Przywóz		Wywóz		Ogółem	
Hamburg		1.000 t.	%	1.000 t.	%	1.000 t.	%
Stycz./kw.	1930	5.623	100	3.058	100	8.681	100
„	1931	4.812	86	2.671	86	7.483	86
„	1932	4.315	77	2.227	72	6.542	75
„	1933	4.128	74	2.122	68	6.250	72
„	1934	4.538	81	2.190	72	6.728	77
Brema							
Stycz./kw.	1930	1.460	100	771	100	2.231	100
„	1931	1.003	67	621	81	1.624	74
„	1932	1.003	67	509	66	1.512	67
„	1933	928	62	646	84	1.574	72
„	1934	897	61	928	121	1.825	82

Amsterdam							
Stycz./kw.	1930	1.274	100	648	100	1.922	100
„	1931	1.205	96	580	89	1.785	94
„	1932	1.192	94	438	67	1.630	86
„	1933	1.114	88	472	73	1.586	83
„	1934	1.208	95	418	64	1.626	86
Rotterdam							
Stycz./kw.	1930	7.355	100	4.561	100	11.916	100
„	1931	5.601	76	3.985	87	9.586	81
„	1932	3.906	53	2.500	54	6.406	54
„	1933	4.224	57	2.415	52	6.639	56
„	1934	4.536	61	2.820	62	7.356	62
Antwerpja							
Stycz./kw.	1930	3.305	100	4.301	100	7.606	100
„	1931	3.045	92	2.863	67	5.908	78
„	1932	2.931	89	2.163	50	5.094	67
„	1933	3.146	94	2.478	58	5.624	73
„	1934	3.373	102	2.508	58	5.881	77

RUCH STATKÓW W HAMBURGU W CZERWCU B. R.

Ruch statków w Hamburgu w ciągu miesiąca czerwca uległ nieznacznemu zmniejszeniu w porównaniu do miesiąca poprzedniego. Mianowicie zawinęło do portu w czerwcu 1305 (w maju 1342) o ogólnym tonażu 1.516.056 t. r. n. (w maju 1.623.875), opuściło port 1527 statków (w maju 1493) o ogóln. tonażu 1.557.413 ton r. n. (w maju 1.642.884 t. r. n.)

RUCH TOWAROWY TRIESTU ZNACZNIE SIĘ POPRAWIA.

Ruch towarowy portu triesteńskiego nie wykazywał tendencji zwyżkowej już od r. 1925. Przeciwnie, po pewnych wahaniach, które trwały do roku 1929 nastąpiła katastrofalna zniżka, zmniejszająca ruch towarowy ku końcowi 1933 r. prawie o połowę w porównaniu do lat 1925 i 1929. Oto odnośna statystyka w tysiącach ton, dotycząca całkowitego ruchu towarów na wejściu i wyjściu: 1925 — 5.466, 1926 — 4.765, 1927 — 4.893, 1928 — 5.199, 1929 — 5.430, 1930 — 4.330, 1931 — 4.260, 1932 — 3.411, 1933 — 3.019. Zaznaczyć jednak należy, że spadek z r. 1932 na 1933 wywołany jest prawie wyłącznie ubytkiem ładunków węgla i pirytów, wszystkie inne towary utrzymały swe pozycje.

Natomiast z rokiem bieżącym rozpoczyna się ruch powrotny — wzrostu obrotu towarowego. W styczniu osiągnięto zwyżkę 38.870 t. w stosunku do odpowiedniego miesiąca poprzedniego roku, w lutym 123.050 t., w marcu 130.639 t., w kwietniu 21.614 t., w maju 37.722 t. Istnieją widoki, że wzrost, jaki się zaznaczył jeszcze w końcu poprzedniego roku, będzie zjawiskiem stałem, tembardziej, że czynione są usiłowania skierowania na Triest dalszych i nowych transportów towarowych: rozchodzi się tu przeważnie o ruch tranzytowy dla Austrji i innych krajów zaplecza.

PRACA ZEEMANSHUIS W ANTWERPJI

Stopień wykorzystania domu marynarza w Antwerpji — jednego z największych w Europie, przez oczekujących zatrudnienia marynarzy, świadczy o natężeniu kryzysu w marynarce handlowej. Według 42-go rocznego sprawozdania tej instytucji, w r. 1933 mieszkało w Zeemanshuis 1373 marynarzy, którzy spędzili w nim 15.748 dni. Otóż podczas gdy w r. 1931 przeciętnie wypadło 73 dni na marynarza, w 1932 — 48, w 1933 — 43 dni. (Z pośród mieszkańców domu było w r. 1933 między innymi 42 polskich marynarzy).

Optymistycznie wyglądające liczby dni, przypadających na mieszkańca domu w roku 1933 tłumaczą się częściowo również okolicznością, iż sporo marynarzy nie łudzi się obecnie co do możliwości zatrudnienia i rychlej wraca do domu. I tak, z mieszkańców domu w r. 1933 — 390 zostało zaokrętowanych przez biura werbunkowe, 125 znalazło zajęcia bez pośrednictwa pracy, wreszcie 838 powróciło do swych ognisk domowych. Według więc statystyki domu marynarza w Antwerpji sytuacja marynarza na tamtejszym rynku pracy nietyle się polepszyła, ile się zarysowała wyraźniej i nie daje powodów do złudzeń.

STATEK ELEKTRO — MOTOROWY DLA WÓD POLARNYCH.

Związek Sowiecki zbudował statek o napędzie motorowo - elektrycznym dla pracy na Oceanie Lodowatym. Będzie on kursował pomiędzy Władywostokiem a ujściem rzeki Kołymy, z jedynem zawinięciem po drodze do Petropawłowska na Kamczatce. Podróż w jedną stronę wynosi 4.500 mil morskich, a że paliwa należy mieć również na powrót, więc budowa motorowca była koniecznością.

Zastosowanie motorowo - elektrycznego napędu miało na celu lepszą ochronę śruby przez lepszą regulację biegów i elastyczniejsze złączenie jej z motorem. Załoga statku składa się z 30 ludzi, miejsc pasażerskich jest 32. Na pokładzie statku jest hydroplan dla wystawiania jego na lód statek posiada specjalny kran o dużym wysięgu.

Wymiary statku są stosunkowo niewielkie, tak samo siła maszyn, w porównaniu z wielkością i siłą maszyn łamaczy lodu, mogącym działać w regjonach polarnych: wyporność 3.620 ton, nośność 2.295 ton. Główny elektromotor, sprzężony z wałem śrubowym rozwija przy 140 obrotach 1.730 KM.

NOWE MOTOROWCE HALAND AFRIKA LIJN.

16 czerwca spuszczono na wodę w Amsterdamie „Bloemfontein", — pierwszy z dwu wielkich motorowców holendersko - afrykańskiej linji. Poraz pierwszy w tego rodzaju ceremonji zastosowano radja jako sposobu powodującego początek spuszczania statku

na wodę: naciśnięciem guzika w Pretorji (Południowa Afryka) przez premjera Unji Południowo - Afrykańskiej, Hertzoga i w Hadze przez premjera Colyna (te naciśnięcia musiały być zsynchronizowane) wywołano rozłączenie hamulców, utrzymujących statek o wyporności 17.000 ton na pochyłości stoczni.

Linja ta jako ekspresowa jest całkiem nowa. Statki o szybkości 16 węzłowej dadzą szybkie połączenie Rotterdamu i Antwerpji z południową Afryką w 17 dniach. Odjazdy będą raz w miesiącu i pierwszy odjazd nastąpi już 6 listopada rb. Ponieważ dwa statki nie wystarczają dla utrzymania linji — przebudowuje się trzeci statek — nieco mniejszy (ex „Nieuwkerk") z turbinowca na motorowiec, o silniejszych motorach. Statki przed Capstadem nie będą zawijać nigdzie prócz Dover i Las Palmas, lecz od Capstadu począwszy wchodzić będą kolejno do licznych portów południowej i wschodniej Afryki.

NOWY PORT W DANJI.

Zakończone są już pertraktacje pomiędzy Rządem duńskim, a zarządem miasta Naestved (13.000 mieszkańców) w sprawie budowy kanału i portu przy tem mieście, które się znajduje w bezpośredniem zapleczu Karrebaeksminde. Ponieważ budowa nowego portu łączy się z rozbudową kosztem 3 mil. koron istniejącej tam papierni, to przewidywać można, że jednocześnie z otwarciem portu w Naevsted rozpocznie się import od niego surowców potrzebnych dla fabrykacji papieru i ewent. celulozy.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

W SPRAWIE DOKŁADNEGO WYPEŁNIANIA ZAŚWIADCZEŃ KOMPENSACYJNYCH.

Urząd Celny w Gdyni, przez który przechodzi znaczna część premjowanego wywozu, zwrócił uwagę Izby naszej na niezgodności, zachodzące często w danych zawartych w zaświadczeniach o kompensacyjnym wywozie, wystawianych przez Izby z danemi w zaświadczeniach na zwrot cła, wystawianych przez organizacje branżowe.

Niezgodności te, zachodzące zarówno co do wagi, jak i wartości towaru, utrudniają dokonanie odprawy celnej, narażają firmy eksportowe na zwłokę i straty, oraz skłaniają urzędy celne w kierunku formalistycznej i drobiazgowej kontroli. Celem uniknięcia na przyszłość tych rozbieżności Izba wymagać będzie od eksporterów, otrzymujących zaświadczenia kompensacyjne na towary, korzystające ze zwrotu cła, przedstawiania zaświadczeń na zwrot cła przed wydaniem zaświadczenia kompensacyjnego.

Ponadto w Urzędzie Celnym w Gdyni uskarżano się na niedokładne wypełnianie przez związki branżowe zaświadczeń na zwrot cła, które często są wystawiane bez daty, z pomyłkami w numeracji itp. Izbie okazano szereg zaświadczeń na meble gięte, wyroby włókiennicze i metalowe, w których miały miejsce niedokładności tego rodzaju.

KONTYNGENTOWANIE IMPORTU OTRĄB PSZENNYCH W FINLANDJI.

Na zasadzie porozumienia fińsko - francuskiego z dnia 2 czerwca br. w sprawie importu do Finlandji otrębów pszennych (farines fourragères de froment) wprowadza się z ważnością natychmiastową kontyngent na import otrębów pszennych, których najniższa naturalna zawartość popiołu wynosi 2,4 proc., przyczem jako podstawę do kalkulacji wzięte są liczby importu takich pszennych otrębów w terminie 1 września 1933 r. — 26 lutego 1934 r., który wynosił ogółem 29.924 ton.

Jednocześnie udziela się Francji prawo wprowadzenia w terminie 1. 3. — 1. 9. 1934 r. — ogółem 7.387 ton otrębów pszennych, z czego jednak 80 proc. — czyli 3.283 ton denaturowanych drogą farbowania. Na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania korzystać będą z kontyngentu wyłącznie Holandja i Polska.

Udział Polski w powyższym kontyngencie (około 29.924 ton) wynosić ma 4.927,6 ton otrąb pszennych niefarbowanych oraz 3.982,9 ton otrąb farbowanych. Polska w terminie 1 marca — 31 maja 1934 r. wykorzystała całkowicie kontyngent otrąb pszennych niefarbowanych, pozostaje więc na 1. 9. dla Polski jedynie około 600 ton otrębów pszennych farbowanych. Import polskich otrąb pszennych niefarbowanych jest na skutek tego zabroniony do 1. 9. br., kiedy nowy półroczny termin kontyngentowy miałby się rozpocząć.

Przy tej sposobności Poselstwo podaje dla orjentacji następującą tabelę porównawczą ilustrującą import otrąb pszennych w terminie 1. 3. — 31. 5. 1934 r. (w tonach tak farbowanych, jak i niefarbowanych razem):

Francja	Holandja	Polska
1.534	1.617	8.822

Poselstwo R. P. w Helsinkach.

DRUGI KONKURS P. N. „DOBRY EKSPORT".

Wzorem roku ubiegłego Państwowy Instytut Eksportowy urządza w najbliższych miesiącach drugi konkurs p. n. „Dobry Ek-

sport". Polega on — jak wiadomo — na tem, że towary polskie, opakowane do dalekiego transportu, odbywają dłuższą podróż morską i wracają do Polski, poczem porównywane są z duplikatami identycznych towarów, przechowywanych w Polsce w możliwie najlepszych warunkach składowania.

Towar, który przeszedł ten uciążliwy transport, jest porównywany przez ekspertów z towarem, przechowywanym w kraju i na podstawie tych badań opracowane są wnioski praktyczne co do opakowywania towarów na transport morski.

W roku ubiegłym taki konkurs, połączony z pokazem, wzbudził żywe zainteresowanie i stal się podstawą do wprowadzenia szeregu ulepszeń w technice eksportowej.

Dowiadujemy się, że w r. b. towary, uczestniczące w konkursie, przewiezione będą na statkach Far East Line na trasie Gdynia — Jokohama — Gdynia. W ten sposób przejdą one dwukrotnie przez najgorętsze morze świata — morze Czerwone, przez gorący i wilgotny pas Oceanu Indyjskiego i burzliwe morza chińskie. W roku ubiegłym, jak wiadomo, konkurs odbył się na trasie Gdynia — Nowy York — Rio de Janeiro — Buenos Aires — Gdynia.

Tegoroczny konkurs będzie miał miejsce w miesiącach jesiennych. Firmy, zainteresowane w konkursie, mogą się zgłaszać po informacje i warunki konkursu do Państwowego Instytutu Eksportowego.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU ROŚLIN STRĄCZKOWYCH W SYRJI.

Z produktów strączkowych rynek syryjski, z powodu niewystarczającej dotychczas produkcji krajowej, konsumuje corocznie znaczniejsze ilości sprowadzanej fasoli i grochu barwy zielonej.

Fasoli sprowadzono do Syrji w roku 1932 — 646 ton, a w roku 1933 — 783 ton. Gatunku małego i średniego dostarcza głównie Bułgarja i Rumunja, a dużego (około 25% ogólnego zapotrzebowania) Grecja i Francja. Import następuje w miesiącach wrzesień-kwiecień. Zapotrzebowanie odnosi się w 75 proc. do fasoli koloru białego. Opakowanie w workach jutowych po 100 kg. brutto za netto. Zapłata następuje za gotówkę za wydaniem dokumentów przewozowych.

Firmy syryjskie interesują się importem z Polski głównie fasoli dużej gatunku „gros-gros" przebranej ręcznie, której Saloniki i Marsylja nie są w możności dostarczyć w odpowiedniej ilości. Co się zaś tyczy gatunków mniejszych, firmy te są zdania, że z powodu gorszych warunków transportowych z Polski w porównaniu z Rumunją i Bułgarją, konkurencja dla tych produktów polskich na rynku syryjskim byłaby utrudniona.

Ceny zagranicznych produktów strączkowych na rynku syryjskim podlegają zwykle w ciągu sezonu importowego pewnym wahaniom. Ostatnie ceny za tonę cif Bejrut wynosiły:

„gros - gros"	Frs.	1350
duży	„	900—1000
średni	„	700
mały	„	500

Wielkość importu grochu zielonego suchego trudno jest oznaczyć z powodu zaklasyfikowania go w syryjskiej statystyce przywozowej łącznie z bobikiem. Głównym jego dostawcą, w tym samym sezonie co fasoli, jest Holandja, która dostarcza w workach jutowych a 50 i 100 kg. Zapłata następowała również za gotówkę. Ostatnie ceny tego artykułu za tonę cif Bejrut podano: Frs. 1200 lub Guld. hol. 125.

Na groch żółty „pois chiches" istnieje mniejsze zapotrzebowanie. P. I. E.

OPŁATA OD IMPORTU ŻYTA DO BELGJI.

Rząd belgijski wprowadził na żyto z dn. 18 czerwca r. 1934 opłatę licencyjną w wysokości 10 franków od 100 kg. Opłatę taką dotychczas opłacała jedynie pszenica i jęczmień.

Projektowane jest podobno wprowadzenie podobnej opłaty na kukurydzę ze względów fiskalnych, ponieważ, jak wiadomo, Belgja nie jest producentem kukurydzy.

Opłata od żyta jest motywowana nierentownością, przy obecnych cenach, produkcji żyta w Belgji. Zarządzenie łączy się z akcją, prowadzoną od dłuższego czasu na rzecz tak zw. waloryzacji zbóż w Belgji.

Ponieważ produkcja żyta w Belgji nie wystarcza na pokrycie zapotrzebowania, przypuszczają zainteresowani, że dzięki ustaleniu opłaty producenci belgijscy będą mogli sprzedać swą produkcję po lepszej cenie przed październikiem br., to jest w okresie, kiedy wwóz żyta jest stosunkowo słaby.

P. I. E.

POLSKO — FIŃSKI UKŁAD HANDLOWY.

W dn. 30 ub. m. podpisany został w Warszawie przez p. ministra Spraw Zagranicznych Józefa Becka i posła nadzwyczajnego Finlandji min. Idmana protokół taryfowy, stanowiący uzupełnienie traktatu handlowego między Polską a Finlandją z dnia 10 listopada 1923 r.

Na podstawie tego protokółu Polska przyznała Finlandji szereg zniżek celnych, między in. na: papier, tekturę, miazgę drzewną, noże fińskie, masielnice, wirówki do mleka itd.

Ze swej strony Finlandja udzieliła Polsce stabilizacyj celnych m. in. na następujące artykuły polskiego eksportu: chmiel, kwas siarczany, miedź, cynk, biel ołowianą itd.

Protokół zawarty został na okres roczny, poczem może być automatycznie przedłużony.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 CZERWCA 1934 R.

BELGJA. Z natychmiastową mocą obowiązującą podwyższył Rząd belgijski do wysokości 10 fr. od 100 kg. opłatę licencyjną od żyta.

BUŁGARJA. Terminy płatności zobowiązań przez firmy importowe uległy w myśl zarządzenia Banku Narodowego przesunięciu o 3 do 6 miesięcy i stosowane są wobec krajów, mających z Bułgarją umowy rozrachunkowe. W stosunkach z innemi krajami terminy płatności były już uprzednio znacznie dłuższe.

CZECHOSŁOWACJA. Z ważnością od 7. VI. 1934 został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz następujących artykułów:

Poz. 10 winogrona suszone, koryntki, 29 proso, 32b łubin, 35 winogrona świeże, 44a jarzyny suszone też solone ex 61 siano, ex 92 skwarki.

Z ważnością od 15. VI. b. r. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz nast. artykułów: 251 a) siatki do gazu (wyżarzone i nie), 205 a) przędza konopna pojedyncza, surowa, 307 włókna kauczukowego nieoplecione (także płaskie, nie szersze niż 3 mm.)

ESTONJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 20 czerwca r. 1934 wprowadzono zwrot cła na blachę zwyczajną o grubości 1 mm. w wysokości 2,5 cent. od 1 kg. netto i na blachę cynkową 8 centów od 1 kg.

FRANCJA. Przedłożony został Parlamentowi do rozpatrzenia projekt zwyżki cła na świece parafinowe. (poz. 321), przyczem w taryfie minimalnej zaprojektowano zwyżkę cła z 278,80 na 836 fr.w generalnej z 836,40 na 2.500 fr. od 100 kg. Jednocześnie z powyższem przedłożono projekt zniesienia podatku obrotowego i produkcyjnego od zboża i ziemniaków.

Ministerstwu Rolnictwa przedłożony został przez producentów projekt skreślenia kontyngentu na miód w ogólności i zmniejszenia kontyngentów na miód z kolonij francuskich.

Z dniem 20 sierpnia r. 1934 wchodzi w życie rozporządzenie odnośnie przymusu znakowania wszelkich kapeluszy męskich, szkieletów do parasoli z rączkami lub bez i małych zegarków stojących; z dniem 18 sierpnia drewnianych rączek do narzędzi rolniczych i albumów. Wyczerpane zostały kontyngenty w stosunku do autres pays na przyrządy do doświadczeń fizycznych, obuwie skórzane męskie, akumulatory, meble i ich części.

Rozporządzeniem z dn. 15 czerwca 1934 r. podwyższona została do wysokości 10 fr. za 100 kg. opłata licencyjna od ryżu.

Na mocy rozporządzenia z dnia 10 czerwca 1934 zabroniony został import i tranzyt bydła żywego i produktów zwierzęcych w stosunku do tych państw, które stosują jakiekolwiek represje do takich towarów francuskiego pochodzenia.

GRECJA. W dniu 13 czerwca r. 1934 ogłoszone zostało rozporządzenie odnośnie kontyngentów na drugie półrocze r. b. Termin skontyngentowania importu przedłuża się do 31 grudnia r. 1934. Izby handlowe i przemysłowe przydzielają kontyngenty, tak jak to miało miejsce w półroczu ubiegłem. Termin niewyzyskanych kontyngentów w okresie ubiegłym przedłużony został do 15-go. czerwca r. 1934.

HISZPANJA. Dekretem z dn. 7 czerwca r. 1934 ustanowiony został kontyngent na węgiel drzewny na 3 kwartał r. b. w wysokości 10173 ton.

Z dniem 25 czerwca r. 1934 skontyngentowany został przywóz podkładów kolejowych, słupów telegraficznych, kopalniaków, desek grub. do 40 mm. blach żelaznych i stalowych, motorów Diesla, motorów elektrycznych, motocykli, mydeł toaletowych oraz esencyj pachnących bezalkoholowych. Bez ograniczeń wejdą tylko wysyłki nadane bezpośrednio do Hiszpanji najdalej 24 czerwca r. 1934.

HOLANDJA. Odnośne władze celne wyjaśniają, że klepki do beczek, dna i pokrywy drewniane w stanie pojedynczym nie są zabronione do przywozu i cło wynosi 6% ad valorem + dodatkowa opłata w wysokości 5%, tak że łączna opłata celna wynosi 11% ad valorem.

Przedłużone zostało do 31 stycznia r. 1935 kontyngentowanie importu kaszy.

Rząd podobno opracowuje projekt skontyngentowania wwozu materjałów i wszelkich wyrobów z lnu, półlnu i konopi. Projekt rzekomo przewiduje ustanowienie lat bazowych 1931 i 1932; ustawowo przysługiwać ma 65% przeciętnego importu podczas lat bazowych.

HONDURAS. W myśl dekretu z 11. V. 1934 r. utworzona zostaje komisja dewizowa, która posiada monopol handlu dewizami i sprawuje kontrolę eksportu. Dewizy nie pochodzące z eksportu, nie podlegają Komisji dewizowej.

INDOCHINY. Obowiązujący we Francji przymus znakowania krajem pochodzenia importowanego masła, miodu, owoców, jaj, wyrobów z papieru i artykułów biurowych nie obowiązuje przy imporcie tych towarów do Indochin.

IRLANDJA. Z dniem 11 czerwca podwyższono premje wywozowe na mięso z owiec i baranie z 10 na 16 szyl. od cwt.

ŁOTWA. Projektowane jest wprowadzenie zwyżki cła na szereg towarów. W pierwszym rzędzie zwyżkami mają być objęte wyroby gotowe i surowe. Zwyżki mają mieć zdecydowanie fiskalny charakter.

NIEMCY. W dn. 11 czerwca r. 1934 ogłoszone zostało rozporządzenie, dupuszczające urząd celny w Lublińcu do odprawy transportów jagód pochodzenia polskiego.

Sytuacja dewizowa w Niemczech spowodowała wydanie zarządzenia, które uzależnia przydział dewiz w danym dniu od wysokości wpływu dewiz do Banku Rzeszy w tym samym dniu. Począwszy od 25 czerwca r. 1934 dewizy są przydzielane w ten sposób, przyczem w pierwszej linji zaspakajane są należności za import surowców i środków niezbędnych do życia. Podstawę przydziału stanowią jak dotąd pozwolenia specjalne i ogólne urzędów dewizowych. Zapłaty uskuteczniane w drodze rozrachunków są również podporządkowane nowym zarządzeniom. Wydawane w obrocie towarowym pozwolenia dewizowe mają obecnie stanowić tylko podstawę do ubiegania się o dewizy. Ogólne pozwolenia mają być od dn. 1. VII. 34. zreformowane. Wpłaty na konta specjalne, wynikające z porozumień rozrachunkowych, nie są objęte tem zarządzeniem.

NIKARAGUA. Rozporządzeniem z dn. 23 kwietnia r. 1934 wprowadzony został podatek od olejów i tłuszczów.

SZWECJA. Parlament szwedzki uchwalił w dniu 13 czerwca b. r. cło na siarczan amonu w wysokości 3 koron na 100 kg. Ustawa obowiązywać ma w ciągu następnych trzech lat.

Ustawa była przez wnioskodawców umotywowana koniecznością ochrony przed dumpingiem zagranicznym na szkodę przemysłu szwedzkiego, wytwarzającego siarczan amonu.

WIELKA BRYTANJA. W dn. 20. VI 34 wniesiony został do Izby Gmin projekt ustawy, która ma wejść w życie 1. VII. 34. Ustawa przewiduje utworzenie urzędów clearingowych, udzielenie Board of Trade pełnomocnictw w zakresie wprowadzenia kontyngentów lub zakazów importu wobec krajów stosujących taki system itp.

W związku z wprowadzeniem w dn. 7 czerwca r. 1934 zwyżki cła na rakiety tenisowe odnośne władze celne wyjaśniają, że zwyżka ta odnosi się do rakiet, ważących ponad 9 uncji sztuka.

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Duża firma w Gibraltarze z oddziałem w Marokku, zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw firm polskich. E/15440/21/Ch.

Firma amerykańska poszukuje dostawców różnego rodzaju drobnych artykułów, których cena nie powinna przekraczać pół dolara. P/15088/59/Sz.

Firma w New Yorku interesuje się wyrobami koszykarskiemi. P/15087/49/Sz.

W Holandji istnieje zapotrzebowanie na sztuczne kwiaty, czapeczki trykotowe damskie, fantazyjne, na metalowe ozdoby do kapeluszy. P/13367/64/Sz.

Firma holenderska poszukuje dostawców obręczy wikl̨inowych do beczek. P/13705/49/Sz.

Firma argentyńska interesuje się importem z Polski błyskawicznych spinaczy. P/15096/3C/Ro.

Firma portugalska interesuje się importem surowej przędzy lnianej, używanej do fabrykacji węźów parcianych i pasów. P/15299/51/R.

Bliższe informacje w powyższych sprawach mogą uzyskać zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Firma hiszpańska „Rinwald & Tautz, Suc". Bilbao, Alameda de Recalde 23 (adres telegr. „Ringwald") ofiaruje dla polskich eksporterów swoje usługi, jako importer na własny rachunek, przedstawiciel lub komisjoner w następujących artykułach:

1. drzewo, kloce łaty, deski.
2. materjały dla przemysłu meblowego (skóry i imitacje skór na obicia, sprężyny, okucia itp).
3. inne artykuły, które mogą interesować rynek hiszpański.

Firma posiada rozgałęzione stosunki na całym półwyspie iberyjskim i objeżdża ważniejsze ośrodki handlowe.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

Nr. 4052/33 — Agent amerykański reflektuje na objęcie zastępstwa sprzedaży firm polskich na Stany Zjednoczone.

Nr. 179/34 — Dom handlowy w New Yorku zakupi skrzynki do noży w stanie polit urowanym.

Nr. 313/34 — Firma amerykańska poszukuje agenta komisjonera w celu zakupu białych skórek króliczych.

Nr. 209/34 — Firma importowa poszukuje dostawców nasion słonecznika.

Nr. 337/34 — Wytwórnia alkoholowa interesuje się importem z Polski butelek fasonowanych do likierów możliwie oryginalnych kształtów.

Nr. 342/34 — Destylarnia w New Yorku poszukuje kapsli butelkowych do win musujących.

Nr. 642/34 — Amerykański agent handlowy prosi o składanie próbek i ofert na jagody jałowcowe.

Nr. 662/34 — Dom handlowy w New Yorku proponuje objęcie zastępstwa sprzedaży nieprzemakalnej tkaniny t. zw. „Art - Suede" (sztuczny zamsz".)

Nr. 895/34 — Firma nowojorska pragnie nawiązać kontakt z dostawcą szczeciny przerobionej w Polsce.

Nr. 920/34 — Dom Handlowy w New Yorku pragnie importować drewniane i metalowe przybory kuchenne.

Nr. 986/34 — Firma nowojorska reflektuje na zakup żyta dla celów dystylacyjnych.

Nr. 988/34 — Firma nowojorska zakupi różne ozdoby do sukien (korale, paciorki, dżety, etc.)

Nr. 2080/34 — Zastępca sprzedaży na amerykańską pastę do czyszczenia samochodów jest poszukiwany.

Nr. 2132/34 — Importer amerykański prosi o składanie ofert na beczki do rumu i komplety klepek gotowych na wymienione beczki.

Nr. 2173/34 — Biuro nowojorskie zgłasza swoje usługi dla polskich importerów i eksporterów, podejmie się pośrednictwa, przyjmie zastępstwa. Interesuje się również zakupem w Polsce grzybów suszonych.

Nr. 2203/34 — Fabryka wodomierzy oferuje swe wyroby.

Nr. 2247/34 — Wytwórnia palenisk mechanicznych odda zastępstwo lub wyłączną sprzedaż na Polskę.

Nr. 2377/34 — Dom handlowy w Brooklynie oferuje maszyny do obrabiania metali i drutu.

Nr. 2380/34 — Przedstawicielstwo jest do oddania na alarmowe szkatuły ogniotrwałe (skarbczyki ręczne i przenośne).

Nr. 2395/34 — Importer amerykański reflektuje na dostawę nasion lnu i konopi.

r. 2419/34 — Wytwórnia dętek samochodowych samoczynnie zasklepiających otwory, odda prawo wyłącznej sprzedaży na Polskę.

Nr. 2527/34 — Biuro sprzedaży patentów i wynalazków poszukuje korespondenta w Polsce.

Poważnym reflektantom polskim Referat Eksportowy naszej Izby udzieli bliższych informacyj.

SPRAWY TARYFOWE

ZAGADNIENIE OGÓLNEJ OBNIŻKI TARYF TOWAROWYCH NA P. K. P.

W czasach ostatnich podnoszona jest sprawa konieczności generalnej obniżki taryf towarowych na P. K. P. Oświadczają się za tem niektórzy członkowie obecnego rządu — prasa rządowa (szczególnie „Gazeta Polska") w każdym niemal numerze przynosi artykuł i uwagi na ten temat — duża część sfer gospodarczych, zwłaszcza rolniczych występuje coraz głośniej z tym postulatem tak na P. R. K., jak i na zewnątrz.

Jakże przedstawia się ta ważna sprawa historycznie? Jaką była i jest sytuacja taryfowa kolei na tle kryzysu gospodarczego i spadku przewozów, który ustał dopiero w drugiej połowie 1933 r.

Pogłębiający się kryzys gospodarczy pociągnął za sobą konieczność zniżkowej akcji taryfowej na rzecz poszczególnych gałęzi życia gospodarczego. Akcja ta, rozpoczęta jeszcze w roku 1931 i prowadzona głównie w dziale taryf eksportowych, wzmożona została w roku 1932 przy jednoczesnem

rozciągnięciu jej w końcu 1932 r. również na obrót wewnętrzny, w wyniku odnośnych uchwał Komitetu Ekonomicznego Ministrów.

Generalna obniżka taryfy towarowej została zaniechana, ponieważ nie wszystkie gałęzie gospodarcze wymagały poparcia taryfowego i nie w jednakowym stopniu. Licząc się przeto z możliwościami finansowemi kolei, uznano za właściwe obniżać taryfy na takich odcinkach gospodarczych, które najwięcej tego potrzebowały, dostosowując rozmiary ulg do rzeczywistych potrzeb.

Polityka taka prowadzona była w ciągu roku 1933. W ten sposób M-stwo Komunikacji przeprowadziło dość szeroko zakrojoną akcję taryfowo — interwencyjną bez poważniejszego uszczerbku dla równowagi budżetu kolejowego. Obliczenia wykazują, że ulgi taryfowe przy przewozie towarów udzielone tylko w ciągu r. 1933 dają kwotę około 30 miljonów zł.

W ubiegłym roku sytuację taryfową kolei badała specjalna komisja taryfowa, złożona z podsekretarzy stanu Ministertw gospodarczych.

Komisja ta doszła do wniosku, że akcja interwencyjno—taryfowa winna być zaniechana, jeśli równowaga budżetu P. K. P. ma być utrzymaną. Nie wyklucza to natomiast zniżek, mających na celu wzmożenie przewozów, albo uruchomienie nowych. Chodzi tylko o to, aby dodatkowe przewozy pokrywały koszta własne kolei. W przeciwnym razie należy szukać rekompensaty w innych taryfach.

Teoretycznie mogą być brane pod uwagę cztery kombinacje:

1). Obniżka jednych taryf kompensowana jest podwyżką innych. Wówczas miałaby miejsce nie generalna obniżka, lecz częściowe ulgi, równoważone we wpływach kolejowych podwyżką taryf na inne przewozy.

2). Obniżka z gwarancją, że ubytek wpływów kolejowych z poszczególnych przewozów będzie skompensowany ilościowym wzrostem przewozów wynikającym z obniżki taryf.

3). Obniżka, podyktowana przeświadczeniem, że uchroni ona koleje przed jeszcze większym ubytkiem wpływów, który nastąpiłby jako skutek większego skurczenia przewozów, które miałoby miejsce, gdyby taryfy nie zostały obniżone.

4). Obniżka bez żadnej rekompensaty dla P. K. P.. podyktowana względami ogólno—gospodarczemi.

Jak wyżej zostało wykazane, Ministerstwo Komunikacji, począwszy od r. 1932, weszło było na tę ostatnią drogę.

Musiało jednak z niej nawrócić z chwilą gdy ujawniły się dotkliwie jej skutki; po całym szeregu obniżek taryfowych przewozy wzrosły zaledwie o 1%, gdy równolegle dochody kolei zmalały o 13%..

Ostatnie posiedzenie Państwowej Rady Komunikacyjnej wykazało niemożność dalszego pójścia po tej drodze.

Nadmienić trzeba, że powszechnie obowiązującą zawsze i wszędzie zasadą jest równowaga budżetu kolejowego, stanowiącego jedną z najpoważniejszych pozycyj budżetów państwowych.

Jasnem jest, że luka w budżecie kolejowym jest równoznaczną z luką w ogólnym budżecie.

Z powyższego wynika, że obniżki generalnej taryf kolejowych nie będzie i że obniżki częściowe będą możliwe tylko w wypadkach, przewidzianych wyżej pod 1, 2 i 3.

Na tem stanowisku stoi niezłomnie Ministerstwo Komunikacji, znajdując w tem pełne poparcie Ministerstwa Skarbu.

Wszystkie zatem zmiany taryf, których domagają się obecnie sfery gospodarcze, muszą zamykać się w powyższych granicach. Wszystkie też prace Komitetu Taryfowego P. R. K. i jego komisji muszą się stosować do powyższych zasad.

Te same myśli muszą przyświecać zatem także Komisji dla komasacji taryfowej państwa, zwanej zwyczajnie (acz niezupełnie właściwie) Komisją dla zbliżenia taryfowego Kresów, a pozostającej pod kierownictwem Dr. Battaglii.

Dodać tu jeszcze należy, że wszelkie ataki na samą zasadę samowystarczalności P. K. P. muszą obecnie zawieść, ze względu na stan ogólny budżetu państwowego.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

ROKOWANIA POLSKO — GDAŃSKIE W SPRAWIE ZBYTU RYB.

Ostatnie tygodnie przyniosły nam podpisywanie szeregu umów specjalnych między Polską a W. M. Gdańskiem, regulujących stosunki gospodarczo - społeczne pomiędzy obu stronami. Umowy te przyczynią się do dalszej konsolidacji wzajemnego współżycia i pozwolą na normalne korzystanie z drugiego portu polskiego jakim jest Gdańsk,

Tak więc i w rybołówstwie morskiem należało dojść do porozumienia.

Gdańsk żyjący wyłącznie z zaplecza polskiego, szuka, rzecz jasna, jaknajwięcej korzyści z tego stanu wypływających. Gdańsk pragnie, aby surowce lub przemysłowe wyroby znalazły zbyt na rynku polskim, wobec piętrzących się trudności ulokowania tych towarów na rynku swoim lub zagranicznym. Z drugiej zaś strony rynek gdański potrzebuje

wielu towarów pochodzenia polskiego, w które to towary z rozmaitych względów zaopatrywał się gdzieindziej. Obopólna korzyść z unormowanego stanu rzeczy jest tu zupełnie jasną.

Zwłaszcza w rybołówstwie morskiem zgodne ułożenie się stosunków gospodarczych wpłynie nader korzystnie na dalszy rozwój tej dziedziny. Wspólność interesów jest tu zbyt wielką i widoczną, aby można ją było pominąć. Polska i W. M. Gdańsk posiadają rybołówstwo morskie, które ilością połowów, zatrudnionych rybaków, ilością statków i narzędzi rybackich tylko nieznacznie różnią się od siebie. Jest jednak ogromna różnica w celowości istnienia rybołówstwa morskiego. Polskie rybołówstwo morskie odznacza się ogromną aktywnością i dążnością rozwojową mającą uzasadnienie w istnieniu odbiorcy 32 miljonowego narodu, gdzie jeszcze długie lata będziemy zdani na import ryb morskich zagranicznych, gdyż nasze własne rybołówstwo nie wystarcza. W. M. Gdańsk jest natomiast tak małym stosunkowo odbiorcą ryb morskich, że jego własne rybołówstwo morskie pracować może dla odbiorców poza Gdańskiem. Dalsza rozbudowa gdańskiego rybołówstwa morskiego, wydaje się z gospodarczego punktu widzenia niecelową i przynieść może duże rozczarowanie już w najbliższej przyszłości.

Gdy polskie rybołówstwo morskie stawiało swe pierwsze kroki, Gdańsk zajmował miejsce największego odbiorcy naszych połowów i to nietylko jako spożywca, lecz również jako pośrednik (eksport łososi i węgorzy zagranicę). Jednakże rola Gdańska w miarę rozwoju handlu i przemysłu rybnego na polskiem wybrzeżu malała coraz bardziej. I tak jeżeli w roku 1925 Gdańsk odbierał sześćdziesiąt procent polskich połowów morskich, to w pierwszej połowie roku bieżącego udział Gdańska spada do pięciu zaledwie procentów. Jeszcze pięć procent, a nasze rybołówstwo stanie się zupełnie samodzielnem i niezależnem Jednem słowem obecnie już możemy się obejść bez pośrednictwa Gdańska w dziedzinie rybołówstwa morskiego, podczas gdy rybołówstwo morskie na terenie W. M. Gdańska nie może istnieć, nie mogąc sprzedać swych połowów na rynku polskim. Z tego to powodu pozycja delegacji polskiej w rokowaniach z Gdańskiem była zupełnie jasną i zdecydowaną. Na rynek polski nie można wpuścić nadmiaru produktów morskich z Gdańska (ryby wędzone, konserwy rybne) ze szkodą dla pracującego polskiego przemysłu rybnego na polskiem wybrzeżu i wewnątrz kraju. Z drugiej zaś strony, pewne gatunki ryb morskich, niezaprowadzonych na polskim rynku. mogłyby mieć pewny zbyt na terenie W. M. Gdańska, co byłoby bardzo korzystnem i dało zatrudnienie polskim rybakom morskim. Rokowania polsko - gdańskie w sprawie obrotu rybą morską toczyły się szybko w atmosferze rzeczowej i obopólnego zrozumienia, doprowadzając w dniu 2 lipca br. do uzgodnienia wszystkich spornych kwestyj. W najbliższym czasie zostanie podpisaną umowa między Rządem polskim i Senatem W. M. Gdańska, w następstwie czego pójdą już umowy wykonawcze pomiędzy odpowiedniemi branżami handlu i przemysłu rybnego.

W współżyciu Polski z W. M. Gdańskiem nastąpi więc dalsze odprężenie na odcinku gospodarczym rybołówstwa morskiego.

B. Sotkowski.

FIŃSKO — ESTOŃSKA WYPRAWA DLA POŁOWÓW I SOLENIA ŚLEDZI.

Po wojnie światowej zaznaczyła się wyraźnie tendencja ze strony państw mniej korzystnie położonych względem obfitujących w dorsze i śledzie wód połnocno-zachodniej Europy wraz z Islandją — wzięcia udziału w tych połowach. Finlandja, która uzyskała Petsamo — skrawek otwartego wybrzeża na oceanie Lodowatym tembardziej czuła się zachęconą do spróbowania połowów na wodach północnych. Po wieloletnich badaniach i próbach zrealizowano wielką trzymiesięczną wyprawę fińsko-estońską na 3 parowcach, które będą jednocześnie statkami macierzystemi kutrów rybołówczych i pływającemi solarniami i składami śledzi islandzkich.

Wybrano oczywiście wody Islandji, dla obfitości śledzia; punktu oparcia w Petsamo nie wybrano, gdyż wybrzeże to nie posiada jeszcze odpowiednio rozbudowanego połączenia wgłąb Finlandji. Manifestacyjnie jednak nazwano jeden ze statków „Petsamo", co jakby oznacza program na przyszłość i — last not least — brzmi jak tytuł do prawa połowów islandzkich. Bratnia Estonja figuruje w wyprawie z parowcem Eestirand, Eesti I, którego nazwa jest również manifestowaniem zamiaru uruchomienia dalszych numerów. A statek ma przeszło 8 000 ton nośności — więc, jak widać, — zamiary i plany są wcale poważne.

W drugiej połowie czerwca wszystkie trzy statki wyprawy zawinęły do Gdyni i wzięły u nas razem 4 400 ton węgla bunkrowego. Statki „Petsamo" i „Eestirand" są prawie równej wielkości: pierwszy ma 213 ludzi załogi, rybaków i robotników - solarzy i solarek, drugi — 170 ludzi. Trzeci statek, mniejszy, „Astrea", o nośności ok. 1 200 ton, jest statkiem operacyjno - aprowizacyjnym i liczy 80 ludzi załogi i rybaków. Statki mają na sobie liczne kutry rybołówcze, zapasy beczek, soli i część prowiantu na 3 miesiące. Powrót, spodziewany po 3-ch miesiącach, wykaże w jakiej mierze ten wielki i ciekawy eksperyment wyprawy śledziowej, połączonej z soleniem śledzi na bardzo wielkim statku macierzystym małych kutrów rybołówczych i łodzi, — odniesie powodzenie.

KRONIKA.

OTWARCIE PIERWSZEJ SMAŻARNI RYB MORSKICH W GDYNI. Jak wiadomo smażarnie ryb morskich w Anglji i w Niemczech, są to restauracje, w których za niską opłatą dostać można posiłek ze smażonej ryby morskiej. Restauracje takie cieszą się tam wielkiem powodzeniem, przyczyniając się do zwiększenia spożycia ryb morskich. Smażarnię ryb morskich w Gdyni uruchomił w porcie rybackim w lokalu wędzarni Nordia Have p. A. Siedlecki mgr. praw. Smaży się porcje z czystego mięsa dorszy, które podaje się albo na gorąco, albo też dostarcza się do domów, zakładów, obozów itp. w stanie zimnym, wymagającym jedynie odgrzania. Porcje obiadowe około 200 gramów czystego mięsa smażonego sprzedaje się po 35 groszy. Pierwsza ta smażarnia cieszy się wielkiem uznaniem zwłaszcza wycieczek z głębi kraju, które mają jedyną okazję do zapoznania się ze smacznym i pożywnym pokarmem, jakim są ryby morskie z polskich połowów.

LIGA MORSKA I KOLONJALNA Zlotu Młodzieży w Gdyni, wydawała wszystkim uczestnikom karty żywnościowe, gdzie zwłaszcza duże zainteresowanie i zdziwienie powodował kupon na banany i pomarańcze, jako produkt czysto importowy, obciążający nasz bilans handlowy. Ze słusznych powodów Ministerstwo Skarbu odmówiło zwolnienia od cła tych owoców, wobec czego młodzież zlotowa nie miała okazji do niepotrzebnego wydatku. Dziwnym natomiast wydaje się fakt niezamieszczenia na kartach żywnościowych dla młodzieży ryb morskich z połowów polskich rybaków, zwłaszcza, że Lidze Morskiej i Kolonjalnej znanym jest kryzys w naszem rybołówstwie morskiem. Pominięto więc jedyną okazję do propagandy darów polskieko morza wśród 10 tysięcy młodzieży, która na zlot przybyła do Gdyni. Z niezrozumiałych powodów Liga Morska i Kolonjalna odmówiła wstawienia ryb morskich do kart żywnościowych, mimo starań, jakie prowadzono z kół zainteresowanych w tym kierunku.

NOWY ARTYKUŁ RYBNY WPROWADZA SIĘ NA POLSKI RYNEK. Brak zbytu połowu polskich rybaków morskich, a zwłaszcza flądér i dorszy, powoduje wysiłki celem zwiększenia sprzedaży ryb morskich. Chodzi tu przedewszystkiem o zachęcenie odbiorcy ryb morskich i przekonanie go, że ryba ta jest pokarmem smacznym, tanim i pożywnym. Jednym z wysiłków jest również dostarczenie odbiorcy ryby w takim stanie, aby gospodyni w domu miała jaknajmniej kłopotu z oczyszczeniem nieznanej jej ryby. Z Gdyni wysyła się więc dorsze oczyszczone bez głów. Dalszem ulepszeniem jest wyjęcie ości z ryby, tak aby tylko samo mięso pozostało, czyli robienie tak zwanych filetów rybnych.

Otóż produkcję filetów rybnych z dorsza, rozpoczęła Hala i Chłodnia Rybna w Gdyni, na wzór filetów przyrządzanych w Anglji, Niemczech, Francji czy Danji. Świeże dorsze wprost z połowów oczyszcza się z wnętrzności, ucina głowy i wyjmuje wszystkie ości pozostawiając samo mięso. Takie mięso ryby mrozi się natychmiast.

Filety zamrożone z dorsza znajdują chętnych nabywców na całem wybrzeżu.

ZAKOŃCZENIE ROKOWAŃ POLSKO - GDAŃSKICH w sprawie wzajemnej wymiany produktów rybołówstwa morskiego miało miejsce w Gdańsku w dniu 2 lipca br. Rokowania te rozpoczęły się w dniu 25 czerwca br. w Gdyni i po usunięciu spornych punktów doszło do ostatecznego porozumienia. Ustalono więc jakie ilości ryb morskich i jakie gatunki odbierze W. M. Gdańsk w ciągu jednego roku oraz jakie ilości będzie mógł Gdańsk wywieźć na rynek polski w tym samym czasie. To porozumienie ramowe będzie podpisane przez Senat W. M. Gdańska i Rząd polski już w najbliższym czasie. Celem wykonania tego porozumienia będą w dalszym ciągu podpisane prywatne już umowy międzybranżowe, potwierdzone notarjalnie, między „Fischerversorgungsverband" ze strony gdańskiej i przedstawicielami polskiego handlu i przemysłu rybnego. Organizacja gdańska zobowiąże się do zakupienia w Polsce określonych (w ramowem rządowem porozumieniu) ilości ryb morskich, otrzymując w zamian zezwolenie na wolny wywóz do Polski przyznanych kontyngentów.

POŁOWY MORSKIE W MIESIĄCU CZERWCU przyniosły ogółem 256.100 kg ryb o wartości 97.471 zł. Na poszczególne gatunki ryb morskich przypada w kg (w nawiasie podaje się wartość jednego kilograma w złotych):

Płastugi: stornia 148.510 kg (0,30 zł), zimnica 17.270 kg (0,30 zł), gładzica 11.030 kg (0,30 zł), skarp czyli turbot 8.880 kg (0,60 zł), troć 280 kg (4.00 zł) śledziki 920 kg (0,30 zł), węgorze 8.410 kg (1,50 zł) dorsze 43.260 kg (0,30 zł), kwapy czyli węgorzyce 11.710 kg (0,40 zł), szczupaki 3.260 kg (2.00 zł), okonie 1.360 kg (0,40 zł), płocie 710 kg (0,30 kg (0,30 zł), certy 500 kg (0,30 zł).

Podział połowów wedle miejscowości przedstawiał się następująco: A) połowy przybrzeżne: Hel 47.250 kg o wartości 15.062 zł, półwysep Helski od Jastarii do Wielkiej Wsi: 47.640 kg — 20. 143 zł, miejscowości nad pełnym Bałtykiem od Chłapowa do granicy niemieckiej: 33.420 kg — 10.923 zł, miejscowości nad Zatoką Pucką od Pucka do Obłuża: 26.190 kg — 17.933 zł, Gdynia: 60.720 kg o wartości 21.746 zł.

B) połowy dalekomorskie (Bornholm i głębia gdańska): flądry: 2.630 kg — 789 zł, dorsze: 36.250 kg — 10.875 zł.

Złowiony towar sprzedano: do Gdańska 75.880 kg — 25.148 zł, wędzarniom na wybrzeżu: 39.510 kg — — 54.338 zł.

— 17.985, innym odbiorcom na wybrzeżu: 140.710 kg

SEZON ŚLEDZI SOLONYCH IMPORTOWANYCH ROZPOCZĄŁ SIĘ przybyciem do portu rybackiego w Gdyni statku angielskiego Dalwhimnie ze śledziami szkockiemi w ilości 729/1 całych beczek i 1.421/2 półbeczek. Statek przybył z portu Lerwick mając na pokładzie również towar dla Gdańska.

Towar zaskładowano w zwykłym magazynie tranzytowym Hali i Chłodni Rybnej wobec braku miejsca w Chłodni Rybnej.

Cena za jedną dużą beczkę matisów szkockich, solonych, loco wagon, port rybacki Gdynia wynosiła 82 zł, dwie połówki droższe o 4,50 zł.

Cena za dwie połówki matjasów 98 zł. Są to ceny o trzydzieści procent niższe od cen zeszłorocznych, co tłumaczyć należy spadkiem funta angielskiego i trwającym w dalszym ciągu kryzysem.

WĘDZARNIE NA WYBRZEŻU ROZPOCZĘŁY OŻYWIONĄ DZIAŁALNOŚĆ w związku z rozpoczętym sezonem letniskowym. Wiele obozów zaopatruje się w ryby wędzone. Wędzarnie wybierają towar zamrożony z Chłodni Rybnej w Gdyni, gdzie złożyli ryby w okresie dużych połowów i niskich cen. Zapasy w Chłodni Rybnej pozwalają wędzarniom na wykonywanie każdorazowych zleceń.

KOMUNIKATY

KONFERENCJA ZARZĄDU GŁÓWNEGO I PREZESÓW TOWARZYSTW KUPCÓW SAMODZIELNYCH W GRUDZIĄDZU.

Dnia 29 czerwca 1934 r. odbyła się pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego konferencja Zarządu Głównego i Prezesów niemal ze wszystkich miast Pomorza. Przedmiotem obrad była sprawa wyborów do Izby Przemysłowo - Handlowej oraz sprawozdanie za ostatni kwartał, zreferowane przez p. Dyrektora Radojewskiego.

Najważniejszym dorobkiem tego okresu jest, dzięki poparciu Województwa, pomyślnie przeprowadzona akcja walki z nielegalnym handlem domokrążnym i przekroczeniami godzin handlu. Niemal we wszystkich powiatach odbyły się już konferencje Starostw z delegatami Towarzystw Kupieckich i wszędzie uzgodniono plan tej akcji. Tam, gdzie takie zebrania jeszcze się nie odbyły, postanowiono raz jeszcze interwenjować w Województwie.

Następnie uchwalono odbyć tegoroczny Walny Zjazd Związku, jako jubileuszowy, bo zamykający 15-ty rok istnienia Związku — w Grudziądzu. Pozatem uchwalono i polecono Centrali zorganizować wycieczkę kupców o charakterze handlowym do Niemiec. Wycieczka ta ma zwiedzić ważniejsze ośrodki gospodarcze Rzeszy, ażeby, na wypadek podjęcia normalnych stosunków gospodarczych, kupiectwo było zorjentowane w sytuacji.

WALNE ROCZNE ZEBRANIE KASY POŚMIERTNEJ POD PATRONATEM ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 29 czerwca 1934 r. odbyło się w Grudziądzu Walne Roczne Zebranie tej instytucji. Po zagajeniu zebrania przez Wiceprezesa p. Rozmiarka i uczczeniu pamięci zmarłych członków przez powstanie — wybrano marszałkiem zebrania p. Prezesa Związku Tadeusza Marchlewskiego. Bardzo szczegółowe sprawozdanie z działalności Kasy, zilustrowane statystycznemi danemi, zdał p. Sekretarz Radojewski, a w imieniu Komisji Rewizyjnej p. Dyrektor Kucharski. Ze sprawozdań wynika, że w ubiegłem 3-leciu istnienia Kasy zaszło 8 wypadków śmierci, przyczem Kasa wypłaciła zł 3.353,80, czyli przeciętnie ca 420 zł od wypadku. Wszystkie pokwitowania ze strony rodzin zmarłych zaświadczają, że wypłata następowała przeważnie w pierwszym dniu wypadku śmierci drogą telefoniczną i w tem właśnie tkwi istota pomocy Kasy. Członkowie Kasy wpłacają od wypadku po 2 złote. Członkami mogą być wszyscy członkowie Towarzystw Kupców Samodzielnych i Kół Drobnego Kupiectwa, oraz żony członków tych organizacyj.

Ażeby spopularyzować Kasę w najszerszych kołach członków Związku uchwalono jednomyślnie przeprowadzić w wielkim zakresie propagandę w Towarzystwach i z chwilą pozyskania dalszych 250 członków obniżyć składkę na wypadek śmierci na jeden złoty przy utrzymaniu dotychczasowej wysokości wypłaty. Wniosek w sprawie ubezpieczenia grupowego narazie odrzucono, uważając obecną formę za najbadziej odpowiednią. Granicę wieku dla ubezpieczonych ustalono na 60 lat, przyczem wpisowe zależeć będzie od wieku wstępującego członka.

Na wniosek Komisji Rewizyjnej jednogłośnie uchwalono absolutorjum Zarządowi, poczem wybrano nowy Zarząd w następującym składzie:

Prezes — Zygmunt Kucharski, Grudziądz, Wiceprezes — Antoni Górski, Grudziądz, Sekretarz — Jerzy Radojewski, Grudziądz, Skarbnik — Karol Piątkowski, Grudziądz, Ławnicy — Kłosowski Mieczysław, Łasin, Jaegertal Jan, Działdowo, Łobocki Bazyli, Gdynia, Braun Hipolit, Świecie, Pruszak Teodor, Pelplin, Prusiński Leon, Wejherowo.

Do Komisji Rewizyjnej weszli: Kreft, Rost i Szpitter.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Gdańsk — Tallinn — Kotka Helsingfors
Baltic Ports — Danzig — Tallinn — Kotka Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Kotka piątek	Helsingfors sobota
Cieszyn	10. 7.	14. 7.	18. 7.	—	21. 7.
Capella	17. 7.	21. 7.	25. 7.	—	28. 7.
Śląsk	24. 7.	28. 7.	1. 8.	—	4. 8.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Skjöld — z Gdyni 12/13. 8. s/s Tiber — z Gdyni 22/23. 7.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Gdańsk soboty	Ryga środy
Neptun	9. 7.	14. 7.	11. 7.
Minos	16. 7.	21. 7.	18. 7.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 12. 7. — z Gdańska 14. 7.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 19. 7. — z Gdańska 21. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York and Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu (Stockholm)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 11. 7.

Do Helsingborg — Malmö

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 9. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Erna — z Gdyni 9/10. 7. s/s Erna — z Gdyni 24/25. 7.

Do Kalmaru (Kalmar)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 11. 7. s/s Kastelholm — z Gdyni 1. 7.

Do Malmö — Halmstad — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 11. 7. — z Gdańska 13. 7.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marienholm — z Gdyni 9. 7.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Irene — z Gdańska 7. 7. s/s Neptun — z Gdańska 14. 7.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Lothan	7. 7.	10. 7.

Rudolf	10. 7.	14. 7.
E. Russ	14. 7.	17. 7.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 21. 7. — z Gdańska 24. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 6. 7. — z Gdańska 5. 7.
s/s Akershus — z Gdyni 20. 7. — z Gdańska 19. 7.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 7. 7. — z Gdańska 3/5. 7.
s/s Ursa — z Gdyni 25. 7. — z Gdańska 24. 7.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland). Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 10. 7. — z Gdańska 13. 7.
s/s Chorzów — z Gdyni 17. 7. — z Gdańska 20. 7.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statki dodatkowe „Godhem" i „Ludwig Kolberg" odchodzące z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Condor	5. 7.	7. 7.
Oscar Fridrich	9. 7.	11. 7.
Leda	12. 7.	14. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.
Notice: Through B/L to all transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	10. 7.	13. 7.	19. 7.
Irisen	17. 7.	20. 7.	27. 7.
Cieszyn	24 7.	27. 7.	2. 8.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Condor — z Gdyni 5. 7. — z Gdańska 7. 7.
s/s Butt — z Gdyni 16. 7. — z Gdańska 18. 7.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Orpheus — z Gdyni 10/11. 7.
s/s Proteus — z Gdyni 17/18. 7.

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 17. 7. — z Gdyni 19. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 10. 7. — z Gdyni 12. 7.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 11. 7. — z Gdyni 12. 7.
s/s Lublin — z Gdańska 18. 7. — z Gdyni 19. 7.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 29/30. 6. s/s Oder — z Gdyni 6/7. 7.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — 8/9. 7. s/s Tiber — z Gdyni 22/23. 7.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 12. 7.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Malaga — z Gdyni 21. 7. — z Gdańska 20. 7.
Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Centa — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tomsk — z Gdyni 20/21. 7.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Norland — z Gdyni 12. 7. — z Gdańska 14. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Lewant Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Minequa — z Gdyni 10. 7. s/s Scanstates — z Gdyni 19. 7.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 21. 7.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Pacific — z Gdyni 19. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bore IX — z Gdańska 7. 7. — z Gdyni 9. 7. s/s Mercator — z Gdyni 23. 7

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)
Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Bagdad — z Gdyni 14. 7.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras, Calentta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.
s/s Tungscha — z Gdyni 23. 7.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Scanstates 23. 6.		s/s Scanstates — 8. 7.
s/s Scanyork — 30. 6.		s/s Scanyork — 15. 7.

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Pułaski 6. 7.	s/s Pułaski 18. 7.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Oczekiwane w Gdyni Due to arrive at Gdynia
s/s Pułaski 8. 7.	s/s Pułaski 18. 7.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.
Sailings — daty odjazdów

	Gdynia Wtorek	Gdańsk Sobota	Tallinn Środa	Kotka Piątek	Helsingfors Sobota
s/s Cieszyn	10. 7.	14. 7.	18. 7.	—	21 7.
s/s Capella	17. 7.	21. 7.	25. 7.	28. 7.	

Po 16 listopada 1933 r. statki pow. zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

s/s lub substytut	Hamburg środy i soboty	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Rudolf	7. 7.	10. 7.	14. 7.
E. Russ	11. 7.	14. 7.	17. 7.
Brake	14. 7.	17. 7.	21. 7.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	18. 7.	21. 7.	24. 7.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 7. 7.
z Rotterdamu — s/s Chorzów 14. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Leda	7. 7.	12. 7.	14. 7.
Fortuna	10. 7.	16. 7.	18. 7.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.
Daty odjazdów — Sailings

z Antwerpji — s/s Irisen 13. 7. z Antwerpji — s/s Śląsk 19. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — Butt 7. 7. — w Gdyni 16. 7.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Daty odjazdów — Sailings

Statek lub substytut	Brema czwartki	Gdynia poniedziałki	Ryga środy	Gdańsk soboty
Neptun	5. 7.	9. 7.	11. 7.	14. 7.
Minos	12. 7.	16. 7.	18. 7.	21. 7.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lech	28. 6.	15. 7.	17. 7.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Baltonia	5. 7.	8. 7.	11. 7.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrive to Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrive to Gdynia)
s/s Lwów	5. 7.	8. 7.	12. 7.
s/s Lublin	12. 7.	15. 7.	19 7.

Porty Golfu — Gdynia

Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Trolleholm	—	8. 6.	13. 6.	21. 6.	10. 7.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania kawy

	Termin wyjścia			Przyjazd	
	z Santos	z Rio de Janeiro	z Victoria	Gdynia	Gdańsk
par. Bore VIII	16. 6.	18. 6.	20. 6.	19. 7.	21. 7.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

	Termin wyjścia						Przypuszczalny termin nadejścia
	Pireus	Istanbul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa Haifa	Gdynia—Gdańsk
m/s Bladand	21. 6.	26. 6.	—	18. 6.	27. 6.	14/16. 6.	21. 7.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

par. Lisboa — wychodzi z Casablanca 25/26. 6. — oczekiwany w Gdyni 10/12. 7.

Firmy portowe,

upoważnione do załatwjania formalności celnych w porcie gdyńskim

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chłodnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 2917—1579—1578.
3. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy, Gdynia, ul. Świętojańska, dom Łończuka, tel. 1262. (Centrala Warszawa).
4. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa, tel. 2911. (Centrala Poznań).
5. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258. (Centrala Warszawa).
6. B. Henner i E. Hermann, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, tel. 26-37.
7. Minkiewicz Tadeusz, Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.
8. Ludwik Modelski — Gdynia, Starowiejska 9.
9. „Pantarei“, Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe, Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 2977—1638—1679—1689.
10. Polskarob, Gdynia, ul. Świętojańska.
11. Polski Lloyd, Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska, tel. 1432. (Centrala (Warszawa).
12. „Przewóz“ Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa, tel. 13-87, 23-88.
13. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc., Gdynia-Port, tel. 1261. (Centrala Warszawa).
14. Schenker i Spółka — Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ulica Starowiejska, tel. 2924. (Centrala Warszawa).
15. Izaak Sztejn, Dom Handl.-Ekspedycyjny (Centrala w Białymstoku) Gdynia.
16. „Warta“, Tow. Ekspedycyjne, Sp. z ogr. odp. Gdynia-Port, tel. 1931—2760.
17. Składy Towarowe „Warrant“ Sp. Akc. Gdynia, ul. Portowa.
18. Warsz. Tow. Transportowe — ul. Świętojańska, tel. 2946—1344—2850.
19. Józef Wisławski, Gdynia, Świętojańska 110.